Nr. 8 SIERPIEŃ 1930 R. ROK II

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY



ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70

Trzeba zerwać z obojętnością — w stosunku do swej organizacji!

Każdy szofer, dotąd niezorganizowany, powinien zastanowić się, że swym obojętnym stosunkiem do tej sprawy — szkodzi sobie, swej najbliższej rodzinie i całemu ogółowi kolegów. I czemprędzej też powinien zapisać się do jedynej klasowej organizacji szoferskiej, działającej na terenie całego kraju, a więc do Związku Zawodowego Automobilistów Rz. P.

Takie hasło wysunęliśmy, szczegółowo je uzasadniając w ostatnim (7-mym) numerze „Automobilisty Zawodowego", w artykule p. t. „Błędna teorja oczekiwania na jeden związek".

Zdajemy jednak sobie sprawę, że głos nasz może nie dotrzeć do wszystkich szoferów, nie będących dotąd członkami żadnego związku, bowiem nie każdy z nich otrzymuje Automobilistę Zawodowego.

Natomiast pismo dociera do każdego z naszych kolegów, będących członkami Związku, a więc każdy z nich miał możność zaznajomić się z myślą przewodnią wspomnianego artykułu, streszczającą się w tem, **że bezcelową i szkodliwą jest rzeczą oczekiwać na jeden związek,** a naodwrót, kto szczerze i rzetelnie pragnie przyśpieszyć moment zjednoczenia się wszystkich szoferów, **powinien całą siłą poprzeć Związek klasowy,** jako jedyny, mający poważne ideowe podstawy istnienia, a więc i przyszłość przed sobą.

A więc podkreślić musimy, że z faktu tego, iż wszyscy koledzy - związkowcy przeczytali nasze wezwanie do kolegów niezorganizowanych, wypływa dla tych pierwszych, a więc dla związkowców, następujące wskazanie: nie powinni oni również przejść nad tem wezwaniem do porządku dziennego.

To znaczy, że każdy kierowca - członek Związku Zaw. Aut. powinien zwrócić się po kolei do tych kolegów niezorganizowanych, z którymi ma styczność i wytłumaczyć im konieczność i potrzebę wstąpienia do Związku.

Czas zerwać, Koledzy, z obojętnością dla spraw organizacyjnych! Nie trzeba tak rozumować, że skoro się wybrało na zgromadzeniu Zarząd Oddziału, to jest się już wolnym od wszelkich obowiązków! Tą drogą daleko nie zajechalibyśmy!

Naturalnie, że Zarządy Oddziałów mają w pierwszym rzędzie obowiązek działania. To też czynią one co mogą i poza normalnemi czynnościami w zakresie pomocy prawnej, interwencji u władz i t. d., zajmują się również agitacją, urządzając zebrania, wysyłając mówców, szerząc pismo związkowe. Ale to wszystko nie wystarcza, bo członkowie Zarządów również muszą z czegoś żyć, a więc oddawać się pracy zawodowej. A przytem wielu kolegów nie może często przybyć na zebranie, będąc w tym czasie na wyjazdach, albo o tem zebraniu nie wiedząc. Pisma również nie można rozdawać w nieograniczonej ilości — niezorganizowanym, bowiem byłoby to zbyt kosztowne.

Natomiast koledzy - związkowcy z różnych miast i przedsiębiorstw często stykają się z innymi kolegami - niezorganizowanymi i mogą z łatwością w rozmowach z nimi, czy to na postoju, czy też przy innych okazjach, **poruszyć i omówić sprawę przynależności do Związku.**

A każde zjednanie członka dla Organizacji— wzmacnia jej szeregi i stanowi o tem, że Związek będzie się stawał coraz silniejszy, a co za tem idzie — coraz pożyteczniejszy dla swych członków. **Jednając członków dla Związku, działa się zarówno w ogólnym jak i we własnym interesie.**

* * *

A teraz, jak przekonać kolegę, z którym rozmawiamy o konieczności przystąpienia do Związku, że właśnie do Związku Zawodowego Automobilistów, a nie do innego, powinien przystąpić.

Odpowiedź na to daliśmy we wspomnianym wyżej artykule, w numerze 7 Automobilisty Zawodowego. Ale ponieważ sprawa ta jest zawsze nader żywotną, więc warto zająć się nią jeszcze.

Pozornie zdawałoby się, że wszystkie Związki są sobie podobne. Każdy występuje do władz, każdy prawie wydaje pismo, odezwy, każdy agituje, zwołuje zgromadzenia i t. d.

Ale, jeżeli przyjrzymy im się bliżej, wówczas możemy się dowiedzieć **dlaczego, obok pierwszego i dostępnego dla wszystkich szoferów** w całej Polsce — Związku Zawodowego Automobilistów, powstało kilka innych.

Przyjrzyjmy się pierwszemu z brzegu! Jest, naprzykład, w Warszawie tak zw. Związek Szoferów i Mechaników, któremu jak wiadomo Związek nasz proponował szczerze i życzliwie połączenie się z Z. Z. A., ale spotkał się z odmową zupełnie zdecydowaną.

Jeżeli chodzi o charakter tego Związku, to został on bardzo trafnie określony niedawno w jednym z dzienników warszawskich w art. p. t.: **„Gdzie się skupia elita(!?) szoferska?**

Czytamy w tym art., że

> „Związek zawodowy szoferów i mechaników (Elektoralna 45) nabiera szczególnego znaczenia w Warszawie.
>
> **Tak się złożyło,** że kierowcy p. Prezydenta, ministrów, wojewodów i dygnitarzy państwowych oraz wielkich przemysłowców należą przeważnie do tego właśnie Związku.
>
> Taka **śmietanka zawodu szoferskiego** — rzecz prosta — **posiada duże ambicje,** co zkolei zniewala Związek do przyjmowania na członków tylko szoferów, cieszących się opinją wytrawnych i opanowanych kierowców. **(Podkr. Red.).**

Chyba te określenia wystarczą!

Kto zna życie pracownicze, wie, że w każdym odłamie pracowników wytwarza się zwykle pewna grupka ludzi uprzywilejowanych pod względem zarobków i warunków pracy. Różne są przyczyny i źródła tych przywilejów. Ale zawsze trafiają do „śmietanki" ludzie o skłonnościach egoistycznych, **myślący przedewszystkiem o sobie** i o osobistych

korzyściach, którzy uważają, że jeżeli ktoś nie miał tyle szczęścia, co oni, lub może trochę mniej zdolności, to **trzeba się od niego czemprędzej odwrócić... plecami,** aby broń Boże, samemu sobie nie popsuć „karjery". Przedsiębiorcy i **chlebodawcy chętnie nawet takich ludzi lepiej opłacają,** licząc na to, że uda im się w ten sposób zdezorganizować szeregi pracownicze.

Ma się rozumieć, że w każdym zawodzie w zależności od warunków, w jakich jest wykonywany, różnemi drogami sprawy te się układają. Ale fakt jest faktem, że w poszczególnych kategorjach pracowniczych taka „elita" powstaje, jak np. „majsterkowie" w fabrykach, prokurenci wśród pracowników bankowych i t. d. „Elita" taka **nie chce nigdy należeć do ogólnego Związku pracowników** i albo nie należy nigdzie, albo też tworzy swoje własne „Związki", byle nie zmieszać się z „szarą masą" i byle... **trzymać się pańskiej klamki,** nie narazić się swym chlebodawcom, mieć wolną rękę w razie jakiejś ogólnej akcji, w której egoistyczna „elita" nie jest sama zainteresowana. A to wszystko dlatego, że tak jest wygodniej i lepiej ze względów osobistych. Inna kwestja, że często niejeden z tych mądralów ani się obejrzy, jak leci na łeb ze szczytu swej karjery, wśród „szarą masę". Bo jak wiadomo, „łaska pańska na pstrym koniu jedzie"...

Tak jest również, jeżeli chodzi o szoferów. I wśród nich wyłoniła się właśnie owa „śmietanka", znana pod nazwą Związku Szoferów i Mechaników. Naturalnie, że Związek taki nie przyzna się, jakie są właściwe przyczyny i cele jego powstania, lecz będzie się starał dowieść wszelkiemi siłami potrzeby swego istnienia, krytykując działalność innego Związku i podszywając się pod cudze zasługi. **Związek taki stara się zawsze wytwarzać wrażenie wielkiej działalności**, kręci się, wierci, składa wiele memorjałów, które na nikim nie robią wrażenia itd. Warto, naprzykład, przeczytać, jak puszy się i przechwala swemi „memorjałami" Związek Szoferów i Mechaników w art. pod tytułem „Trochę polemiki", zamieszczonym w czerwcowym numerze „Szofera Polskiego". Odpowiedzi na ten artykuł z braku miejsca nie umieściliśmy, ale zajmiemy się nim jednak w najbliższym numerze, bowiem jest on charakterystyczny dla „działalności" tego rodzaju Związków.

***

To też, jeżeli się zastanowimy nad każdym Związkiem szoferskim, który powstał poza Związkiem Zawodowym Automobilistów, zawsze dojdziemy do wniosku, że „twórcami" tych Związków — **nie kierowała nigdy troska o rzeczywiste dobro ogółu szoferów,** lecz jedynie wzgląd na interes albo swój własny, albo jakiejś grupy jednostek, albo też czynników nic wspólnego z szoferami niemających. I dlatego też, prędzej czy później, życie przejdzie do porządku dziennego ponad tymi Związkami, a ogół szoferów odwróci się z pogardą **od tych, którzy zaprzedali swą godność pracowniczą.**

Jasnem jest chyba, że do takich Związków zapisywać się nie warto i każdemu naszemu Koledze-Związkowcowi łatwo będzie o tem swego kolegę, dotąd niezorganizowanego, przekonać.

A przecież każdy z szoferów chyba odczuwa ten fakt na swojej własnej skórze, że w dzisiejszej dobie kryzysu gospodarczego — **niesłychanie trudno nam bronić się przed wyzyskiem.** A trudno jest już nietylko dlatego, że istnieje kilka Związków, lecz przedewszystkiem skutkiem tego, że duża ilość kierowców, którzy powinni znajdować się w naszym Związku, znajduje się jeszcze poza nim.

A więc koledzy, jako najaktualniejsze hasło na najbliższe tygodnie rzucamy wezwanie: **Niech każdy z kolegów Związkowców zjedna choć jednego nowego członka do Związku.**

Tylko trochę dobrej woli, a nie pójdzie to trudno!

A wyniki nie dadzą na siebie długo czekać!

J.

Kiedy szoferzy będą traktowani nie gorzej, niż inni obywatele?

Jak niewłaściwym i krzywdzącym szoferów jest stosunek do nich władz policyjnych — pisaliśmy już w ubiegłym numerze, opisując równocześnie pogrzeb kol. Ptaszyńskiego, zabitego przez przodownika policji poprostu dlatego, że temu ostatniemu zechciało się strzelać do bezbronnego szofera.

Zaznaczyć trzeba, że przodownik - zabójca nietylko cieszy się wolnością, lecz z powrotem został przywrócony do służby, mimo, że śledztwo sądowe w tej sprawie nie zostało ukończone. Dla upozorowania tak oburzającego tolerowania przestępstwa wymyślono bajkę, podchwyconą przez pisma brukowe, jakoby kol. Ptaszyński stał na czele „związku terorystów", składającego się z bezrobotnych szoferów, którzy rzekomo żądają od pracujących szoferów „okupów" za to, że mają oni pracę. Są to wszystko brednie wymyślone na tem tle, że istotnie na stacjach autobusowych zbierają się różne męty, czyhające na naiwność podróżnych lub na odniesienie pakunków. Osobnicy ci toczą między sobą bójki, ale zawodowi szoferzy nic z nimi wspólnego nie mają, a naodwrót winą policji jest, że nie roztacza należytej opieki nad stacjami autobusowemi.

Wszak wszystkie pisma pisały już o tem, co się wyrabia na stacjach autobusowych, gdzie całemi dniami ogrywają podróżnych w „czerwoną - czarną", okradając ich najbezczelniej w świecie. Ciekawe dlaczego to jednego z tych osobników nie wybrał sobie p. przodownik, jako ujście dla swego temperamentu, ale uznał za stosowne strzelać właśnie do szofera.

Nie czujemy się powołani, aby szerzej rozpisywać się o sprawie kol. Ptaszyńskiego, który nie był naszym członkiem, ale od początku podkreślaliśmy,

że tragiczne to wydarzenie traktujemy, jako tylko jeden z fragmentów bardzo niewłaściwego stosunku organów policyjnych do szoferów. Twierdzenie zaś to poprzeć możemy cały szeregiem faktów, które się wprost na każdym kroku nasuwają.

**
*

Pisze nam naprzykład jeden z kolegów z *Warszawy*.

— Miałem niedawno wypadek samochodowy. Kobieta przebiegła przed samym tramwajem, a ponieważ ja jechałem równolegle z tym tramwajem — wpadła mi pod samochód. Zdążyłem jednak skręcić gwałtownie, odrzuciłem ją wbok błotnikiem, czem zapewne uratowałem od śmierci lub ciężkiego kalectwa. Nie obeszło się jednak bez szwanku, bowiem padając uderzyła się ta kobieta o chodnik i złamała sobie obojczyk.

W tej chwili zatrzymałem się, aż nadszedł posterunkowy, poczem odwiozłem kobietę do komisarjatu. Stamtąd do Pogotowia i w końcu do szpitala.

Na drugi dzień aresztowano mnie i odesłano do urzędu śledczego. Prosiłem w komisarjacie, żeby nie prowadzono mnie *ulicą razem z różnymi złodziejaszkami i kobietami lekkiego prowadzenia się*. Prosiłem o posterunkowego i chciałem wsiąść do taksówki. Odpowiedziano mi, że o ile chcę wziąć taksówkę, to dla wszystkich.

Czyż możliwe jest, aby w jedną taksówkę zmieściło się 6 aresztowanych oprócz 3-ch policjantów? Musiałem więc iść razem w tak „miłym" towarzystwie. Zaprowadzono nas wszystkich do urzędu śledczego do rejestracji. Tam pan urzędnik zapytał mnie: czy byłeś już tutaj u nas? I musiałem na papierze *dać odcisk palca*, jak jaki złodziej lub bandyta. Stamtąd przesłano mnie do sędziego śledczego, gdzie nic się nie pytano tylko polecono pod dozór policji i do tego *odebrano prawo jazdy*. Tak się traktuje szofera w Warszawie. Czy w każdem Państwie są tak szoferzy traktowani? — zapytuje w końcu z goryczą ów kolega.

**
*

W jednym z poprzednich numerów opisywaliśmy zajście jakie miał w *Poznaniu* kol. Paweł Drosik, na którego urządził napaść właściciel samochodu, zarzucający kol. Drosikowi, że powiadomił władze o fakcie powierzania przez owego właściciela swego samochodu szoferowi - amatorowi, to jest nie mającemu prawa jazdy. Szoferzy tego rodzaju są jak wiadomo plagą Poznania jak zresztą i innych miast.

Zdawałoby się, że pomijając już podłoże zajścia, policja widząc szofera napadniętego przez dwuch ludzi powinna by interwenjować w jego obronie! Zachowaliśmy w naszych aktach opis tego, jak ta „obrona", niestety, wyglądała!

Posterunkowy podszedł wprawdzie do napadniętego przez właściciela i jego szofera — kol. Drosika, przedewszystkiem jednak w tym celu, aby poddać go *osobistej rewizji*, w wyniku której znalazł w tylnej kieszeni spodni nienaładowany browning w skórzanej pochwie. Po rewizji posterunkowy polecił kol. D. udać się z nim do komisarjatu I. Wówczas ów właściciel samochodu, niejaki Olejniczak, jego szofer i jeszcze trzeci napastnik — zaczęli *znowu bić* kol. D. mimo, że znajdował się „pod opieką" posterunkowego, który zamiast bronić, trzymał go i tymsamem *ułatwiał bicie*. Wówczas kol. D. zażądał, aby nietylko jego, ale i tych trzech zabrał ze sobą do komisarjatu, czego jednak posterunkowy *nie uczynił*. Kol. D. chciał również *zapisać świadków* zajścia, lecz posterunkowy *udaremnił to*, popychając go naprzód.

Gdy przybył do komisarjatu — starszy posterunkowy zażądał od kol. D. okazania legitymacji. Podczas wyjmowania portfelu kol. D. nadmienił, że wykaże się również legitymacją powstańca. Na to ów starszy posterunkowy kilkakrotnie *uderzył go w twarz* mówiąc: *„ja ci dam powstańca!"*

Następnie zaprowadzono kol. D. na główną policję, gdzie dwaj konwojujący go posterunkowi, przeprowadzając osobistą rewizję, *ściągnęli z niego odzież*, pozostawiając go w spodniach i w koszuli, poczem ulokowano go w tym stanie *na przeciąg 6 godzin* w jakimś lochu, *niesłychanie brudnym*, pełnym gnoju i kału, tak że od zaduchu można się było udusić.

Dopiero popołudniu tego dnia zwolniono kol. D. z aresztu, w którym trzymano go bezprawnie przez tyle godzin.

**
*

A teraz znów nowy fakt!

Donosi nam jeden z kolegów *z Drohobycza*, że dnia 25 czerwca b. r. podszedł do dorożki, w której siedział ów kolega za kierownicą — posterunkowy Nr. 2428, zwracając się z temi słowy: *co ty tu robisz?!*

Kolega — na pytanie zadane mu w takiej formie — poprostu nie wiedział co odpowiedzieć. Zapytany po raz drugi w równie brutalny sposób, odpowiedział grzecznie, że pilnuje auta. Wówczas posterunkowy zażądał, aby kolega ten... poszedł poszukać właściciela dorożki.

Ponieważ kolega nasz nie wiedział, gdzie się w tej chwili znajduje właściciel a nie miał prawa zostawić dorożki bez dozoru, bo za nią odpowiadał — odmówił bezprawnemu żądaniu posterunkowego. Wówczas posterunkowy *chwycił go za kark* i wykrzykując: *pójdziesz na posterunek! ja cię nauczę!* i t. d., zaczął go ciągnąć za sobą.

Nie mając innego wyjścia kolega ów musiał się udać na posterunek, choć sam nie wiedział po co. Zarówno po drodze jednak, jak i w komisarjacie, *został ciężko pobity*, tak że po wypuszczeniu go na wolność musiał zwrócić się o pomoc lekarską, jak również złożyć skargę do sądu, tem więcej, że miał świadków skandalicznego zachowania się posterunkowego.

**
*

Oto kilka faktów z różnych miejscowości, wyjętych na chybił trafił z całego wieńca tego rodzaju wydarzeń. Policja zamiast opanowaniem i zimną krwią, co powinno być jej najważniejszą zaletą, ułatwiać szoferom wykonywanie ich trudnego zawodu — na każdym kroku stara się ich poniżyć i zrównać poprostu z przestępcami.

Jest to objaw bardzo smutny. Kierowcy muszą się nad tem zastanowić i dojść do jednego tylko wniosku: że należyte uznanie dla swego zawodu oraz poszanowanie godności osobistej, będą mogli wywalczyć sobie w tych warunkach tylko przez organizację zawodową.

Motor stuka!

Stuk motoru ma różny dźwięk. W pewnych wypadkach jest on stłumiony, w innych tak metalicznie dźwięczny, że przypomina dźwięk młota kowalskiego, bijącego w kowadło.

1. Powód. Wytarte lub obluźnione na wałach koła zębate. Zapobiec temu można przez dobre oliwienie i umocowanie.



Sposób zaradzenia. Odnowić koła zębate i mocno umocować.

2. Powód. Osad węglowy w motorze. Uniknąć osadu węglowego nie można. Zmniejszenie tworzenia się osadu można osiągnąć jedynie przy dobrym doprowadzeniu oleju i odpowiednim uregulowaniu karburatora, jak również przez stosowanie lepszych gatunków olei. Do motorów, nie będących w ruchu — wlewa się mieszaninę z ⅔ nafty i ⅓ oleju.

Sposób zaradzenia: Oczyścić motor.

3. Powód. Ciało obce w cylindrze, np. stopiona elektroda świecy lub też urwany wentyl. **Sposób zapobiegania:** Używać świec o odpowiedniej wartości cieplnej, jak również używać wentyli tej samej firmy, co i motor.

4. Powód. Rozdzielacz zanieczyszczony pyłem węglowym. Węgiel osiada również na izolowanych częściach i tem samem przeprowadza prąd elektryczny na sąsiednie styki, tak, że komora wybuchowa, która w danym momencie winna otrzymać iskrę, nie otrzymuje jej, lecz — sąsiednia, w której w tej chwili znajduje się mieszanka. Zrozumiałe, że następuje tutaj zapłon, ale w czasie ssania, co jest powodem stukania w motorze.

Sposób zapobiegania i zaradzenia: Rozdzielacz obmyć benzyną, następnie przetrzeć czystą szmatą, lekko maczaną w oliwie.

5. Powód. Luźno umocowany blok. **Sposób zapobiegania:** Przy sposobności, tak, jak i inne śruby wozu również i przy motorze mocno przykręcić **Sposób zaradzenia:** Mocno przykręcić motor.

6. Powód. Wylane panewki. **Sposób zapobiegania.** Dbanie o dobre oliwienie i stosowanie oliwy odpowiedniej do danego motoru. Unikanie zbyt wczesnego zapłonu. Przy motorach o wysokim sprężaniu — stosowanie benzyny lepszego gatunku, najlepiej takiej, która została udelikaconą przez dodanie benzolu. **Sposób zaradzenia:** Nowe panewki.

7. Powód. Obluźnione koło rozpędowe. **Sposób zapobiegania i zaradzenia:** Zrozumiałe samo przez się.

8. Powód: Uszkodzone pierścienie tłokowe. **Sposób zapobiegania.** Stosowanie dobrych olei, unikanie przegrzania się motoru i należyte doglądanie cylindrów (patrz rys. 2). **Sposób zaradzenia:** Nowe pierścienie.

9. Powód. Wybite bolce tłokowe. **Sposób zapobiegania:** Dobre oliwienie, stosowanie lepszych gatunków benzyny, jazda z normalnie ustawionym zapłonem. **Sposób zaradzenia:** Nowe bolce.

10. Powód. Świece o zbyt długiem nagwintowaniu. Część świecy znajduje się w komorze wybuchowej i od gorąca panującego tam, rozpala się do czerwoności (przy dużej pracy motoru). Wskutek tego świeca, a nie iskra, zapala mieszankę przedwcześnie. Coś podobnego zdarza się i przy świecach o normalnem nagwintowaniu, ale rozpalających się w zbyt niskiej temperaturze. **Sposób zapobiegania i zaradzenia:** Stosowanie świec odpowiednich do danej marki motoru i ścisłe przestrzeganie przepisów, podanych przez fabrykę świec.

11. Powód. Uszkodzone izolatory. Również i tutaj jak w wypadku na ryc. 4 prąd przedostaje się do innej komory, aniżeli był przeznaczony. **Sposób zapobiegania:** Systematyczne kontrolowanie przewodów. **Sposób zaradzenia:** Nowe kable.

12. Powód. Stosowanie niskich gatunków benzyny przy motorach o wysokim sprężeniu. **Sposób zapobiegania i zaradzenia:** Odpowiednie gatunki benzyny.

13. Powód. Jazda ze zbyt dużym przyśpieszeniem. **Sposób zapobiegania i zaradzenia:** Jazda z normalnym zapłonem.

14. Powód. Błędy przy zapłonie lub karburacji. **Sposób zapobiegania i zaradzenia:** Samo przez się zrozumiałe.

(tłum. z niem. J. Goldsztajn).

Badania psychotechniczne a starzy szoferzy

Pisma codzienne podały niedawno, z widocznym zadowoleniem, że Ministerstwo Robót Publicznych wydało specjalne zarządzenie, na mocy którego zostają wprowadzone przymusowe badania psychotechniczne dla wszystkich *kandydatów* na kierowców pojazdów przeznaczonych do *użytku publicznego*.

Wiadomość ta wywołała zrozumiałe zaniepokojenie wśród szoferów. Wynikałoby bowiem z tego, że stary doświadczony szofer, choćby kilkanaście lat jeździł na samochodzie i wykazał się dobremi kwalifikacjami, lecz korzystał w ciągu tych lat z tak zw. zielonego prawa jazdy, po utraceniu posady prywatnej — musiałby poddawać się badaniom psychotechnicznym, aby móc uzyskać czerwone prawo jazdy, a więc możność jeżdżenia na taksówce czy innym wozie przeznaczonym do użytku publicznego.

Ponieważ wiadomość ta była równocześnie sprzeczną z temi wszystkiemi zapewnieniami, które otrzymał Związek Zaw. Autom. od Ministerstwa Robót Publicznych, mianowicie, że starzy szoferzy nie będą poddawani badaniom psychotechnicznym, chyba w zupełnie wyjątkowych wypadkach — przedstawiciele Związku udali się ponownie do Ministerstwa w tej sprawie.

Delegacja została przyjęta przez p. Naczelnika Rappe, który przedewszystkiem oświadczył, że *żadne nowe zarządzenia* w zakresie badań psychotechnicznych *nie zostały wydane*. Nowe zarządzenia, które mają nastąpić, będą wydane po konferencji, na którą przedstawiciele Związku zostaną zaproszeni.

W tem miejscu należy zaznaczyć, że aczkolwiek od tej interwencji upłynęło kilka tygodni, konferencja, o której wspominał p. Naczelnik nie została dotąd zwołana.

Mimo wszystko delegacja zwróciła się do p. Naczelnika, aby wyraźnie oświadczył, czy kandydat na kierowcę wozów przeznaczonych do użytku publicznego, mający kilkoletnią praktykę i świadectwa z prywatnych posad — musi podlegać badaniom psychotechnicznym? Na to pytanie p. Nacz. Rappe odpowiedział, że decyzja zależną jest od kierownika danego województwa lub komisji egzaminacyjnej, gdyż w myśl Ustawy z dnia 30 marca 1928 roku dany kandydat *może być uznany* w województwie za dostatecznie przygotowanego, a co za tem idzie dającego gwarancję bezpieczeństwa publicznego i jako taki *może być zwolniony* częściowo z egzaminów zarówno z teorji, jak i jazdy oraz badań psychotechnicznych.

Z powyższego wynika, że sprawa jest *mocno*

zagmatwana! Niebezpieczeństwo zawiera się przedewszystkiem w fakcie, że starzy kierowcy wprawdzie *nie muszą, ale mogą być poddawani egzaminom psychotechnicznym,* starając się o czerwone prawo jazdy. Następnie zaś mamy poważne powody sądzić, że województwa *inaczej rozumieją swe uprawnia,* niż to przedstawia p. Naczelnik. Województwa niektóre bowiem, o ile nam wiadomo, uważają, że właśnie od wszystkich egzaminów mają prawo zwalniać, ale nie od badań psychotechnicznych!

Cała ta sprawa wymaga zatem w dalszym ciągu *czujności ze strony szoferów.* Posiadamy zapewnienie ze strony Ministerstwa Robót Publicznych, że skoroby województwa zaczęły wykorzystywać swe uprawnienia w zakresie badań psychotechnicznych na *niekorzyść starych szoferów,* to niezwłocznie po otrzymaniu od Związku informacji w tej sprawie — Ministerstwo będzie wkraczało i likwidowało nieporozumienia.

W każdym razie tajemniczość, jaka w dalszym ciągu otacza wydane zarządzenia w tej sprawie oraz interpretację tych zarządzeń — musi tem więcej budzić niepokój i konieczność nie spuszczania tej sprawy z oka przez Związek.

Koledzy szoferzy zaś, pamiętając w szczególności wyżej przytoczone przyrzeczenie Ministerstwa, powinni na każdym kroku organizacyjnie wspierać Związek, a w wypadku posiadania wiadomości o poddawaniu starych szoferów badaniom psychotechnicznym — niezwłocznie zwrócić się z tem do Związku, który przeprowadzi stosowną interwencję.

Przepisy o stacjach benzynowych

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało zarządzenie w sprawie ustawiania stacyj benzynowych w miastach.

Zarządzenie to reguluje sprawę wyboru miejsc pod stacje benzynowe. Najczęściej miejsce to było podyktowane interesem sprzedawcy lub magistratu, przyczem **wygody kupujących, względów bezpieczeństwa i regulacji ruchu nie brano pod uwagę.**

Między innemi ministerstwo ustala w jakich punktach budować stacyj nie wolno i jakich przepisów należy się trzymać aby stacje okazały się pożyteczne dla wojska na wypadek ćwiczeń, manewrów lub mobilizacji.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

KOLEDZY! PRZYBĄDŹCIE NA WAŻNE ZGROMADZENIE.

W związku z sytuacją, wytworzoną w sprawie umundurowania oraz ostatnią interwencją Związku w Komisarjacie Rządu — odbędzie się **dnia 9 sierpnia r. b. (sobota) ogólne zgromadzenie członków Oddziału w lokalu Związku, Długa 19, o godz. 7-ej wiecz.**

Koledzy! Niech nikogo z Was nie zabraknie na zgromadzeniu.

OŻYWIONE ZEBRANIE CZŁONKÓW ODDZIAŁU.

Zwykłe miesięczne zebranie, które odbyło się dnia 14-go z. m., było bardzo ożywione, gdyż na porządku dziennym znalazły się ciekawe i ważne sprawy. Mianowicie porządek ten obejmował: 1) Sprawozdanie sekretarjatu, 2) Umundurowanie dla kierowców, 3) Nowy sposób regulacji ruchu m. Warszawy, 4) Egzaminy psychotechniczne, 5) Wolne wnioski.

Przewodniczył na zebraniu kol. **Szmyciński,** na asesorów zaprosił kol. kol. **Pileckiego i Borowiaka.**

Sprawozdanie z działalności sekretarjatu zdawał kol. **Rongens** za nieobecnego sekretarza kol. **Szymańskiego.** Referent wskazał liczbowo ilość spraw, załatwionych w ruchu kołowym oraz ilość interwencyj w policji. Referent zatrzymał się dłużej nad sprawą obrony prawnej członków, wskazując na bardzo dużą liczbę pisanych rekursów na osądy, wymierzane członkom Związku.

Według referenta najważniejszym działem pracy jest wydział **obrony prawnej** w Sądach Grodzkich i Okręgowych, gdzie związek stawia **doskonałych obrońców,** płacąc za członków z kasy związkowej $2/3$ kosztów sprawy. Członek opłaca $1/3$, co wynosi 7, 8 lub 10 złotych, zależnie od sprawy i gdzie się odbywa. Udzielanie obrony członkom daje im wielkie korzyści, lecz dla Kasy Związkowej jest wielkim ciężarem. Związek niewątpliwie musi dawać obrońców, bo dziś jest to jednem z najważniejszych zadań szoferskiej organizacji, ale Kasa te wydatki wytrzyma, o ile członkowie wszyscy będą opłacać swe składki członkowskie. Należy zaznaczyć, że jeżeli ktoś nie opłaca w ciągu ostatnich 3 miesięcy składek, to nie może korzystać z obrony prawnej.

Sprawę projektu wprowadzenia **białego umundurowania** dla szoferów referował kol. **Szmyciński,** wskazując na niedorzeczność tego projektu. Referent podkreślił, że szoferzy **nie zgodzą** się na tą nową komedję, upozorowaną „pięknem" Warszawy. Mówca zaznaczył, że szoferzy winni się domagać wprowadzenia innych czapek lub odznak, ażeby można było odróżnić faktycznego kierowcę od ludzi nie mających nic wspólnego z szoferami. Policja powinna przestrzegać również, by tylko ci nosili czapki szoferskie, którzy mają prawa jazdy.

Kol. **Borowiak** referował sprawę **regulacji ruchu** w mieście.

Referent wskazał, że pisma codzienne doniosły **o zaostrzeniu kursu** w stosunku do szoferów za to, że jakoby nie przestrzegają przepisów. Ta sama prasa donosi, że powstała komisja, która ma bardziej intensywnie przystąpić do uporządkowania ruchu kołowego na terenie m. Warszawy. Komisja ma uregulować **podjazdy pod dworce, teatry i t. d. i zmieniać postoje.** Niestety, jak zaznaczył referent, aczkolwiek żyjemy w państwie niby demokratycznem, to jednak szoferów nie zapraszają do tego rodzaju komisji, mimo, że o nich będą tam decydować. Żądanie wejścia do tego rodzaju komisji nie jest nowością. Był czas, że żadna zmiana na ulicy nie była dokonana, jeśli uprzednio nie została omówiona z przedstawicielami Związku zawodowego. I dziś w miastach innych, tam, gdzie jest nasza organizacja, dalej władze współpracują z naszymi oddziałami, tylko u nas inny wiatr wieje w okna urzędu na Marszałkowskiej.,

Mamy jednak nadzieję, że dzięki stosowanej przez nas taktyce, i w miarę wzrastania organizacji, zmieni się stosunek władz do Związku.

Nad wygłoszonemi referatami odbyła się dyskusja, w której zabierali głos liczni członkowie Oddziału. W rezultacie powzięto uchwałę jaknajostrzejszego zwalczania myśli o nowem umundurowaniu, a gdyby zaszła potrzeba, zebrani upoważniają Zarząd **wezwać cały ogół do strajku protestacyjnego.**

Następnie rezolucja domaga się stworzenia **stałej Komisji do regulacji ruchu ulicznego** z udziałem przedstawicieli Zw. Zaw. Automobilistów.

W sprawie **egzaminów psychotechnicznych** starych szoferów, którzy się starają o czerwone prawa jazdy, zebrani postanowili zwrócić się do Zarz. Głównego Związku, aby domagał się w Ministerstwie Rob. Publicznych bezwzględnego niestosowania tych egzaminów w stosunku do tych, co jeżdżą już trzy lata, oraz domagać się od Ministerstwa podniesienia okresu próbnego również na trzy lata.

Po przemówieniu przewodniczącego, zebranie zostało rozwiązane z tem, że zebrania conajmniej co miesiąc będą nadal urządzane, aby członkowie byli wtajemniczeni w działalność Zarządu.

INTERWENCJA ZARZĄDU ODDZIAŁU W KOMISARJACIE RZĄDU.

W związku z uchwałami Walnego Zebrania członków w kilka dni później udała się do Komisarjatu Rządu delegacja ze strony Zarządu Oddziału.

W pierwszym rzędzie poruszona została tak aktualna **sprawa białego umundurowania.**

Należy dodać, że sprawa ta szerokiem echem odbiła się w prasie warszawskiej. Jak zwykle jednak pisma powtarzały różne niesprawdzone pogłoski i traktowały całe to zagadnienie zupełnie powierzchownie, w zasadzie mimo wszystko krytykując ostro projekt magistracki. Warszawski „Czerwoniak" pozwolił sobie na niepoczytalny wybryk pisząc w jednym ze swych numerów, że to nasz Związek **„wymyślił** (!) na czas ogórków letnich" akcję przeciwko przymusowi noszenia w okresie letnim przez szoferów białych mundurów. Dopiero w kilka dni później „Czerwoniak" **przyznał,** że projekt białego umundurowania jest w dalszym ciągu podtrzy-

mywany przez władze, i sam wyraził się w ten sposób, że panowie projektodawcy mogliby sobie uświadomić, iż kierowca taksówki — to **nie ekspedjent w cukierni, czy aptece,** że w czasie jazdy musi **naprawiać drobne uszkodzenia, że nieraz musi wejść pod wóz, że wreszcie sam nosić musi benzynę i oliwę.** Jakże będzie wyglądała w takich warunkach biała kurtka!

Inne znów pismo podało, że chodzi nie o białe kurtki, lecz o **białe kitle,,** które szoferzy będą nosić na kurtkach A więc nie kijem, go to pałką. Jeżeli kitel będzie na wierzchu, to wysmaruje się nie gorzej od kurtki, pomijając już tę okoliczność, że tylko brakuje chyba aby jeszcze latem kazano szoferowi oprócz kurtki i „kitla" nosić futro, żeby się udusił z gorąca.

Podczas więc bytności delegacji w Komisarjacie Rządu zwróciła ona uwagę przedewszystkiem **na niedorzeczność całego projektu,** zaznaczając, że szoferzy **nigdy nie zgodzą się** na wprowadzenie go w życie i gotowi są przeciwstawić się niemu wszelkiemi środkami, aż do strajku włącznie.

W odpowiedzi Naczelnik Wydziału Drogowego oświadczył, że przychyla się do wywodów delegacji i że, o ile zarządzenie, co do białych mundurów będzie wydane, to **noszenie jego nie będzie obowiązkowe,** a więc nosić będzie je ten, kto będzie chciał. Sprawę tę wobec tego można uważać za załatwioną.

Ale przy tej okazji wyłoniła się nowa historja. Jak wynikło ze słów p. Naczelnika **od jesieni miałoby wejść w życie, jako obowiązujące szare umundurowanie dla szoferów taksówek.** Umundurowanie, wprawdzie nie białe, lecz **również jasne,** bowiem wzorowane na kolorze nowych taksówek, jak wiadomo **piaskowej barwy.** Kieszenie, kołnierz i mankiety miałyby oblamowane być czarnym kolorem, na czapce również pas czarny.

Może to umundurowanie jest bardzo piękne, ale znów nigdy dla taksówkarza warszawskiego, lecz chyba dla szofera u Rotszylda lub u innego miljonera.

Po pierwsze bowiem kolor ten, jako zbyt jasny znów jest zupełnie niepraktyczny (a przecież każda plama — to mandat jedno-złotowy). Wogóle zaś wprowadzanie nowych ubiorów dla szoferów w czasie katastrofalnego położenia gospodarczego, kiedy **zarobki szoferów spadły o 50 proc. i szerzy się wśród nich nędza i bezrobocie** — jest nonsensem.

Chyba, że władze zechcą przedtem wprowadzić to samo umundurowanie dla... tramwajarzy. Bo jak dotąd, to aby zastosować się do obowiązujących przepisów o umundurowaniu, szoferzy kupowali stare kurtki po tramwajarzach na różnych Wałówkach i Kercelakach, aby uniknąć w ten sposób kar i osądów. Bo cóż innego może zrobić szofer, który zarabia w dobrym wypadku 6 — 7 złotych dziennie i za te pieniądze musi nieraz utrzymać całą rodzinę.

Nie jest więc czas obecnie, aby kosztem niesłychanego pokrzywdzenia szoferów — „upiększać" Warszawę piaskowemi mudurami.

Wszystkie te argumenty przemawiające przeciwko wprowadzeniu w obecnym czasie jakiegokolwiek nowego umundurowania — zostały przez delegację przedstawione. **Delegacja nie otrzymała jednak odpowiedzi zadawalniającej i stąd też szoferzy muszą przygotowywać się do odparcia tego nowego zamachu na ich szczupłe zarobki.**

Oprócz tego na audjencji poruszono jeszcze kilka spraw. A więc po pierwsze delegacja wystąpiła o **wprowadzenie znaków szoferskich na czapkach.** Pan Naczelnik odniósł się **przychylnie do tego postulatu.** Tak, że obecnie pozostaje tylko do rozstrzygnięcia kwestja, jak te oznaki mają wyglądać.

Co do **postojów automobilowych** p. Naczelnik obiecał wydać natychmiast zarządzenie, aby w wypadku **przeniesienia stacji na inne miejsce,** na starem miejscu było wywieszane odpowiednie obwieszczenie. Obwieszczenie to będzie służyć za wskazówkę dla kierowców, którzy **obecnie karani są** za zatrzymanie się na dawnych stacjach, chociaż **nie wiedzą,** że stacje te są przeniesione.

Jeżeli chodzi o dopuszczenie **przedstawiciela Związku do komisji, opracowującej** projekty regulacji ruchu ulicznego, to p. Naczelnik oświadczył, że taka komisja narazie nie jest stale czynna, lecz była powołana specjalnie dla jednorazowego uregulowania niektórych spraw. Jeżeli na przyszłość będą jakieś zmiany, a więc przesunięcia stacyj i t. p., to zmiany te **będą uzgadniane ze Związkiem.**

Na tem została zakończona interwencja Związku. O ile inne sprawy można uważać za pomyśnie załatwione, o tyle **sprawa umundurowania stoi ciągle otworem i grozi poważnem niebezpieczeństwem szoferom,** którzy muszą być **przygotowani do gromadnego wystąpienia** na wezwanie Związku.

DWORZEC AUTOBUSOWY BUDUJE SIĘ... ALE CIĘŻKO TO IDZIE.

Centralny Związek właścicieli autobusów przystąpił niedawno do budowy pierwszej w Warszawie stacji autobusów na pl. Unji Lubelskiej w pobliżu wejścia na lotnisko. Parterowy budynek mieścić będzie kancelarję dla związkowego zawiadowcy stacji, poczekalnię letnią, która na zimę będzie oszklona (wraz z bufetem), przechowalnię bagaży oraz kiosk „Ruch".

Z tej stacji wyruszać będą autobusy w kierunku miejscowości, położonych na linji Warszawa — Skolimów, a więc Wilanowa, Jeziorny, Konstancina i Skolimowa, oraz w kierunku Piaseczna, t. j. Góry Kalwarji, Warki, Mniszewa etc.

Stacja przeznaczona jest dla obsługi około 1.000 pasażerów dziennie, tyle bowiem już teraz korzysta na wspomnianych linjach z komunikacji autobusowej i obliczona jest na postój 40 autobusów.

Nie potrzeba wyjaśniać, jak bardzo potrzebne są w Warszawie dworce autobusowe, w które już prowincja zdążyła się zaopatrzyć, a których Warszawa nie może się doczekać, skutkiem przysłowiowego już ignorowania przez magistrat potrzeb ruchu automobilowego.

Dworzec, który się buduje — ma być... prowizoryczny. Ale z tą budową coś ciężko idzie. Wprawdzie zwieziono na pl. Unji Lubelskiej znormalizowane części pierwszej stacji autobusowej w Warszawie i wystawiono stację pod dach, ale pewnego dnia zjawił się na miejscu funkcjonarjusz P. P., który oświadczył, że z **polecenia władz bezpieczeństwa wstrzymuje budowę.**

Po otrzymaniu tej wiadomości, Centralny Związek właścicieli autobusów podjął natychmiastową interwencję u miarodajnych czynników, powołując się na to, że rozporządzenie komisarjatu rządu z dn. 22 lipca 1929 r. o miejscach postoju autobusów w Warszawie nie straciło dotychczas mocy, a więc jedynem miejscem dla stacji w Mokotowie jest pl. Unji Lubelskiej, obok dworca kolejowego.

Jednocześnie Związek oświadczył, że gdyby nadal w podobnych warunkach wypadało mu, jako reprezentacji przedsiębiorstw autobusowych, borykać się z cią-

gle piętrzącemi się trudnościami, Związek zmuszony będzie zrzucić z siebie wszelką odpowiedzialność za stan autobusowych urządzeń postojowych w Warszawie.

Zobaczymy, co to będzie dalej! W chwili, kiedy to piszemy, podobno postanowiono dalsze prowadzenie robót.

NIEWŁAŚCIWY KOLOR DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

Słusznie zauważył niedawno „Przegląd Wieczorny", że zamiast zaprowadzić ład i porządek — Rada Artystyczna m. st. Warszawy — jeżeli chodzi o autodorożki — wprowadza tylko niepotrzebny chaos i zamęt, zamiast zamierzonego ujednostajnienia koloru autodorożek. Jeżeli już Rada zdecydowała, że wszystkie dorożki muszą być jednego koloru, to sprawa jest przecież bardzo prosta: na jednem posiedzeniu Rady wybiera się kolor, który nie **powinien jednak być jaskrawy i zbyt jasny** (ze względów praktycznych), ustala się sposób, kształt i kolor numerów i sprawa załatwiona.

Jeżeli chodzi o kolor „przepisowy" dla autodorożek, to powinien on być ciemny: czarny, granatowy, ciemno zielony, lub brązowy, **a nie jasny, na którym znać najmniejszą plamę.**

Niema więc nad czem radzić miesiącami, nie potrzeba narażać właścicieli dorożek na niepotrzebny wydatek, a jeżeli już potrzebny jest wzór praktyczny — to można wziąć jakiś stary samochód, postawić go na podwórku Ratusza i malować, malować tak długo na wszystkie pomyślane kolory, dopóki się wreszcie jednego z nich nie wybierze i ogłosi, jako obowiązującego dla wszystkich dorożek.

Obecnie jeździ po Warszawie pewna ilość zielonkawych taksówek, pozatem do wydziału przemysłowego napływają zgłoszenia właścicieli taksówek, pragnących przelakierować swe wozy na kolor szary ż czerwonemi pasami, według ustalonego wzoru. Naogół w najbliższym czasie ukaże się na ulicach Warszawy 100 taksówek nowego typu.

Przeważnie wszystkie nowolakierowane taksówki wybierają taksę 60-ciogroszową. Podobno właściciele taksówek liczą na to, że na tle czerwonych aplikacyj wozu nie będzie się tak dobitnie odznaczać czerwona chorągiewka przy liczniku.

KODEKS RUCHU KOŁOWEGO.

Oddział drogowy komisarjatu rządu podejmuje obecnie pracę stworzenia kodeksu ruchu kołowego. Będzie to spis wszystkich wydanych dotychczas przepisów, rozporządzeń, okólników itd.

W szeregu przepisów dokonane będą zmiany i uzupełnienia. Dotyczyć to będzie zwłaszcza kwalifikacyj moralnych i wyszkolenia kierowców taksówek.

OBŁĄKANA W TAKSÓWCE.

Tylko tego jeszcze brakowało! Dość już, że różni wydrwigrosze jeżdżą taksówkami i nie płacą następnie, że samobójcy od jakiegoś czasu wybrali sobie taksówki za miejsce pożegnania się z życiem, mało tego, wszystkiego. Bo oto niedawno jeden z naszych kolegów — S. J. miał następującą przygodę.

Na ulicy Marjańskiej wsiadła do taksówki jakaś niewiasta i poleciła wieźć się na ulicę Długą, następnie Gęsią, wreszcie na dworzec Główny. Wysiadając, oświadczyła szczerze, iż niema pieniędzy, wobec czego za jazdę nie płaci.

Kierowca wezwał policjanta. Okazało się, że pasażerka jest chorą umysłowo, bez stałego adresu. Odesłano ją do szpitala św. Jana Bożego.

Takie to są „dochody" kierowców taksówek — czasami.

STRZAŁKI WSKAZUJĄCE PRZY TRAMWAJACH.

Samochody, podążające za tramwajami, często nie mogą się zorjentować, w jakim kierunku tramwaj skręci przy najbliższem skrzyżowaniu ulic. Szczególnie dotyczy to samochodów obcych, cudzoziemskich, których w Warszawie nie brak. Wydział drogowy komisarjatu rządu wystąpił z projektem urządzenia przy wagonach tramwajowych strzałek wskazujących, t. zw. „łap", identycznych, jak przy autobusach miejskich.

Byłaby to pożyteczna inowacja, o ile tylko nie pozostanie... na papierze.

PIĘKNY PROJEKT SKOŃCZYŁ SIĘ NA... 1.000 METRACH.

Zainicjowane w roku ubiegłym wybrukowanie wylotów arteryj komunikacyjnych kostką granitową spaliło na panewce i dalsze prace w tym roku nie są prowadzone.

Ulica Puławska uzyskała 520 metrów kostki, Grójecka — 350, Wolska — 300 metrów.

Jest to kropla w morzu.

Ulice te mają po kilka kilometrów długości i na całej przestrzeni pokryte są kamieniem polnym.

ASFALT NA DRODZE WILANOWSKIEJ.

Poza robotami, przewidzianemi w tegorocznym programie brukarskim, zarząd stolicy zdecydował wyasfaltować jeszcze w roku bieżącym odcinki reprezentacyjnej drogi, łączącej Warszawę z Wilanowem.

Asfalt prasowany ułożony zostanie na ul. Belwederskiej aż do wylotu ul. Chełmskiej i w alei Sobieskiego od Chełmskiej do Sielanki oraz od ul. św. Bonifacego do granicy Wielkiej Warszawy.

Główny więc odcinek drogi wilanowskiej zostanie uporządkowany, uzyskując równą, asfaltową nawierzchnię na całej swej długości.

Oddział Katowice

JAK SIĘ FABRYKUJE „SZOFERÓW" I CO JEST PRZYCZYNĄ KATASTROF!

Wiele się pisze i mówi o katastrofach automobilowych i przy tej okazji wymyśla się zwykle na szoferów. Ale jak tu nie ma być katastrof, jeżeli władze, które potrafią czepiać się czasem lada głupstwa, nie rozciągają należytej kontroli nad tem co jest najważniejsze — a mianowicie, **aby niepowołani ludzie,** nie mający czasem zielonego pojęcia o prowadzeniu wozu, **nie siadali do kierownicy.**

A tak się u nas często dzieje. Donoszą nam np. **z Cieszyna,** że są właściciele samochodów i przedsiębiorstw (np. fotograf Welner, Molin Jan), którzy niewiadomo jakiemi drogami otrzymują **nietylko zielone lecz i czerwone prawa jazdy** dla swoich „szoferów" nie posiadających w rzeczywistości ani ukończonej szkoły, ani jakiejkolwiek praktyki! I takim ludziom powierza się autobusy.

Niedawno był wypadek, że niejaki Hadydon, ślusarz z zawodu, zatrudniony w firmie Bracia Deutsch w Bielsku, składał egzamin szoferski u p. prof. Wenzla.

Wymieniony Hadydon w warsztatach samochodowych wcale nie praktykował, **mimo to otrzymał** od p. Dudka i p. Dawida Ebla właściciela warsztatu reperacyjnego w Olszówce **świadectwo wyszkolenia.** Chodzą wieści że ci i podobni im panowie dostarczają dla całego Śląska Cieszyńskiego i dla Krakowskiego podobnych świadectw.

Zwrócono uwagę na to, że p. Dudek niektórym ludziom już w miesiąc po egzaminie, dostarczał praw jazdy, upoważniających ich do prowadzenia pojazdów mechanicznych dla **publicznego użytku.**

Jakież mogą być inne wyniki takiego karygodnego postępowania, jak nie katastrofy. To też nic dziwnego, że coraz częściej zaczynają się zdarzać wypadki w rodzaju niżej opisanego.

BYLE ZAOSZCZĘDZIĆ NA PŁACY SZOFERA!

W dniu 14 lipca 1930 r. w Wiśle wydarzył się wypadek przewrócenia traktora Woj. Urz. Bud. w Cieszynie (kierownictwo przebudowy drogi Skoczów — Jaworzynka w Wiśle). Katastrofa miała następujący przebieg.

Traktor był prowadzony kilka dni przez **pomocnika - szofera bez prawa jazdy.** Traktor osiąga szybkość 25 km. na godzinę, hamulce nie były w porządku. Traktor jest konstruowany na równiny i nie odpowiada górzystym terenom. Przyczepki posiadają bardzo liche hamulce, tak że robotnik nie posiada swego miejsca na przyczepce do hamowania, lecz musi iść obok przyczepki mimo szybkiego posuwania się pojazdu.

Szofer ów, bez prawa jazdy, Pacuła, jeździł ze żwirem na Kubalonkę z obciążeniem 4.000 kg. Jadąc z powrotem, nie zdążył przerzucić szybkości na mniejszy bieg i będąc siłą spychany z góry drogą, osiągnął szybkość 60 klm. Kierowca dawał znać robotnikom pracującym na drodze ręką, ci zaś spostrzegli, że traktor pędzi a kierowca nie włada maszyną i usunęli się z drogi, przez co zapobiegli strasznej katastrofie.

Kierowca ciągle dawał znać ręką, tak że ludzie uchylali się z drogi. Jednakowoż kiedy traktor dobiegł do zakrętu koło Halamy, kierowca stracił całkowicie panowanie nad nim, bo przyczepka zaszła całą siłą na prawą stronę traktora i siłą 60 klm. zrzuciła go w lewą stronę ku rozpadlinie strumyka głębokości 5 — 7 m. Traktor wpadł, przewrócił się kołami do góry, zaś kierowca wyrzucony został na lewy bok strumyka w odległości 6 m. i doznał ciężkich obrażeń cielesnych. Przewieziono go do szpitala w Cieszynie.

Kierownik przebudowy drogi inż. Pawłowicz wiedział, że Pacuła nie posiada prawa do prowadzenia pojazdów mechanicznych, kiedy go przyjął jako robotnika i przydzielił za pomocnika do wymienionego traktora. Pacuła zarabiał 0,70 zł. na godzinę. **Przedtem był szofer z prawem jazdy,** lecz nie chciał pracować za 0,80 zł. na godz. i poszedł.

Kierowcy nie można było zaangażować, bo wszyscy żądali po 1,20 na godz. co p. inż. Pawłowiczowi **wydawało się zadużo** zatem przeznaczył wspomnianego pomocnika Pacułę na kierowcę, któremu płacił 0.70 zł. na godzinę.

Szkody wynoszą kilka tysięcy złotych.

Tak to, oszczędzając niewielkie sumy, byle tylko nie zapłacić kierowcy przyzwoitego wynagrodzenia, przyczynia się **strat na tysiące** i naraża ludzi na ciężkie kalectwo. A trzeba pamiętać, że w opisanym wypadku **mogło być znacznie gorzej** i wielu ludzi mogło paść ofiarą.

To też te praktyki powinny raz skończyć się nareszcie.

Zaznaczamy, że w powołaniu się na wszystkie wyżej opisane wypadki, **Zarząd Oddziału Z. Z. A. w Katowicach wystąpił do władz Wojewódzkich, domagając się interwencji i odpowiednich zarządzeń,** któreby zmieniły na lepsze te opłakane stosunki.

Oddział Poznań

SERJA ZAMACHÓW BOMBOWYCH.

Cały Poznań żyje pod wrażeniem tajemniczych zamachów bombowych, powtarzających się na szosie Poznańskiej.

Pierwszy zamach, o którym pisaliśmy w Automob. Zawod. dokonany został w maju na szosie pod Fabjanowem. W lipcu znów miały miejsce dwa nowe zamachy i to prawie w tym samym miejscu. Odbyły się one w następujących okolicznościach.

Dnia 11 lipca r. b. na szosie między Kotowcem a Komornikami pod Poznaniem w późnych godzinach wieczornych jakaś zbrodnicza ręka podłożyła na szosie granat, który lekko przysypano ziemią. Wkrótce potem nadjechał na to miejsce samochód. Szofer, nie zauważywszy wzgórka na szosie, najechał na granat, powodując eksplozję.

Skutki były okropne. Przednia część samochodu została doszczętnie rozerwana a siła wybuchu była tak wielka, że **szczątki samochodu wyrzucone zostały w promieniu 100 m.** W szosie zaś powstała dziura o średnicy 6 m. **Szofer nieszczęsnego samochodu** nazwiskiem Staniecki **odniósł szereg poważnych obrażeń i przywieziony został do szpitala w Poznaniu w stanie b. ciężkim.** Pasażer samochodu dr. Piotrowski z Poznania, wyjątkowym zbiegiem okoliczności odniósł tylko mniejsze rany.

Następnie znów, w kilka dni później, t. j. 15 lipca b. r. około godz. 4 rano wyjechał z Bnina do Poznania samochód prowadzony przez szofera Szymańskiego, będący własnością ks. proboszcza Janasika. W pewnej chwili szofer zauważył na szosie, jakieś **przeszkody z kamieni.** Kiedy szofer manewrował między przeszkodami, nagle nastąpił wybuch.

W jednej chwili **samochód stanął w płomieniach, szofer tylko cudem zdołał się uratować,** wyskakując z płonącego auta, które spłonęło doszczętnie.

Co do sprawców tych zamachów krążą różne pogłoski. Początkowo przypuszczano, że zamachów tych dokonywują komuniści, ostatnio zaś pisma podały wiadomość, jakoby śledztwo natrafiło na ślady działalności tajnej organizacji niemieckiej, której zadaniem jest wywołanie popłochu i uniemożliwienie turystom zwiedzania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

Co do tych zamachów, w każdym razie zaznaczyć należy, że są one jeszcze jednym dowodem więcej, jak **ciężkim i niebezpiecznym** jest zawód szofera Wypadki te żywo przemawiają za koniecznością **ubezpieczenia szoferów i ich rodzin na wypadek śmierci czy kalectwa.** Niestety, jednak **ustawa o ubezpieczeniu tuła się ciągle po różnych Ministerstwach,** a szoferzy tymczasem giną na posterunkach pracy zawodowej, pozostawiając **rodziny swe w nędzy.**

AKCJA ZARZĄDU ODDZIAŁU W SPRAWIE ZAMACHÓW.

Oddział w Poznaniu Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P., wychodząc z założenia, że walka władz bezpieczeństwa ze zorganizowaną niewątpliwie szajką, dopuszczającą się systematycznych zbrodni - zamachów jest nieniezwykle trudna, jak również widząc, że zamachy wywołują u kierowców reakcję w kierunku samoobrony, zwrócił się do Komendy Wojewódzkiej P. P. z propozycją czynnego współdziałania z czynnikami administracyjnemi **w akcji wykrycia sprawców,** a przedewszystkiem w akcji **zabezpieczenia** dróg przed nowymi zamachami.

Propozycja nasza została przez władze przyjęta z wielkiem uznaniem, przyczem podkreślono, że stanowi ona dowód wysokiego poczucia obywatelskich obowiązków wśród zorganizowanych kierowców. Po konferencji odbytej z Kom. Woj. P. P. zwrócił się Związek natychmiast do wszystkich zainteresowanych organizacyj z apelem, aby zebrały się na wspólne posiedzenie, celem naradzenia się nad sposobami akcji samoobronnej i zapewnienia sobie poparcia ze strony tych czynników, które dysponują środkami lokomocji.

Konferencja taka odbyła się w dniu 18 lipca b. r. przy współudziale Wielkop. Automobilklubu, Związku Właśc. Dor. Sam., Zw. Przeds. Autobusowych, Tow. Ubezpieczeniowych i przedstawicieli władz w osobach p. komendanta woj. insp. Goździejewskiego i naczelnika Urzędu Śledczego p. Żbikowskiego. Wyniki konferencji są niezwykle doniosłe albowiem wiele palących kwestyj, które były dotąd bezskutecznie omawiane na łamach prasy lub podane w formie memorjałów zawisały w powietrzu — obecnie może nareszcie zostaną zrealizowane, gdyż władze uznały wyraźnie, że postulatów automobilistów nie należy lekko traktować lub odsuwać je na dalszą metę.

Zwrócono m. in. uwagę na horendalny brak dyscypliny na drogach, ujawniający się w nieprzestrzeganiu przepisów o ruchu kołowym przez woźniców pojazdów konnych, którzy nieraz umyślnie prowokują i powodują nieszczęśliwe wypadki, oraz w napastowaniu przejeżdżających samochodów przez wyrostków wiejskich, rzucających kamienie i t. d. Niedomaganiom tym, tak bardzo dającym się we znaki wszystkim niemal automobilistom zaradzi się w ten sposób. że w pewnych odstępach czasu wysyłane będą patrole samochodów prywatnych, do których odkomenderowani zostaną posterunkowi z bardzo szerokiemi pełnomocnictwami. W ten sposób niewątpliwie w krótkim czasie zaprowadzi się nareszcie tak konieczną dyscyplinę na drogach.

Ponieważ tut. władze bezpieczeństwa pozbawione są środków lokomocji, co w nagłych wypadkach, kiedy natychmiastowa ingerencja władzy jest nieodzowną, wywołać może nieobliczalne następstwa, Zw. Właśc. Dor. Sam. zobowiązał się dostarczyć na każde zawołanie w razie potrzeby samochody na koszt Związku.

O ile chodzi o doraźną pomoc w związku z zamachami bombowemi, to oprócz pewnych poufnych szczegółów, nie nadających się narazie do wyjawienia, postanowiono nabyć motocykle, które mają być zaczątkiem stałej policji drogowej. W sprawie subskrypcji postanowiono zwrócić się przedewszystkiem do Towarzystw Ubezpieczeniowych oraz do ciał samorządowych. Realizacja tej fundacji ma nastąpić już w najbliższym czasie aby patrole ochotnicze mogły niebawem przystąpić do swego zadania.

NIEPOCZYTALNE WYSTĄPIENIE CHADEKÓW.

Tuż po zamknięciu powyższej konferencji odbyło się ogólne zebranie automobilistów, zwołane przez Oddział w Poznaniu Zw. Zaw. Aut. w sali p. Jarockiego.

Zebraniu przewodniczył kol. **Gebel,** który w zagajeniu udzielił głosu sekretarzowi kol. **Kaczmarkowi.** Referent szczegółowo przedstawił przebieg zamachów na drogach publicznych na samochody, których pierwotnie dokonywano przez zakładanie lin i różnych innych przeszkód, a ostatnio użyto o wiele groźniejszych środków,

bo min lub bomb, które już zniszczyły doszczętnie trzy samochody a nadto pokaleczyły bardzo ciężko dwóch szoferów, z których jeden do niedawna walczył ze śmiercią. W dalszym ciągu przedstawił mówca przebieg konferencji zainteresowanych związków i wyraził przekonanie, że w akcji samoobronnej członkowie nasi wezmą udział w myśl instrukcyj, jakich w odpowiedniej chwili im się udzieli.

Następnie przemawiał naczelnik Urzędu Śledczego p. Żbikowski, który w niezwykle interesujący sposób zobrazował poszczególne fazy śledztwa, pouczając zebranych, **w jaki sposób ustrzec** się można od ewent. ponownych zamachów. Mówca podkreślił, że w walce z zamachowcami szoferzy winni współdziałać, gdyż niebezpieczeństwo w pierwszej linji im właśnie grozi.

P. Naczelnik niewątpliwie udzieliłby jeszcze więcej cennych wskazówek i pouczeń natury ogólnej, gdyby nie niepoczytalne, a bezczelne wystąpienie naszych domorosłych chadeków w trakcie wykładu, które zniewoliło go do przerwania wykładu i opuszczenia sali.

Przybyło mianowicie na salę kilku chadeków, wśród nich jeden należący do „centralnego" zarządu chd. związku. I zamiast, wobec powagi zebrania, zachować się należycie i temsamem solidaryzować się z przedmiotem obrad, zwłaszcza z planową akcją, przybyli zaczęli głupiemi docinkami prowokować prelegenta, obrażając go do tego stopnia, że z konieczności musiał opuścić salę. Niezbyt pochlebną opinję wyrobili sobie tem postępowaniem chadecy, którzy dla dodania sobie animuszu popili uprzednio niemało gorzałki. Cała sala zawrzała oburzeniem, zebrani żywo zareagowali na chadecką prowokację i zmusili awanturników do opuszczenia sali.

Po przymusowem „wyeksmitowaniu" chadeków zebranie odbyło się w dalszym ciągu w najzupełniejszym spokoju. Zebrani w końcu entuzjastycznie wyrazili gotowość **służenia swą pomocą** przy organizowaniu patroli drogowych, dokumentując w ten sposób **swe poczucie obywatelskie.**

Chadecy natomiast dali jeszcze jeden dowód, że całą swą działalność **opierają tylko na warcholeniu i paraliżowaniu uczciwych wysiłków Zw. Zaw. Aut. Rz. P.,** który tylekroć wykazał już, że praca jego nie ogranicza się do małostkowych wystąpień, lecz prace swe rozumie jaknajszerzej — dla dobra mas szoferskich.

OBIECANKI - CACANKI.

Tak zwane „zrzeszenie" Zw. Zaw. Autom. Ziem Zachodnich wydało niedawno odezwę wzywającą szoferów aby przystępowali do rozłamowców.

Odezwa szumnie zapowiada obronę interesów zawodowych, pomoc w razie wypadku i t. d. Naturalnie, że obiecywać jest bardzo łatwo, ale opisywaliśmy już w ostatnim numerze jak ta „obrona" np. przy okazji **zawierania umowy zbiorowej** wygląda! To też szoferzy uśmiechają się czytając tę odezwę i myślą sobie, że nie dadzą się wziąć na **plewy** tych wszystkich obiecanek. Dobrze bowiem mają w pamięci rozbijacką akcję Zrzeszenia, dzięki której szoferzy zostali w Poznańskiem i na Pomorzu rozbici na dwa obozy, czem osłabili bardzo swą pozycję wobec przedsiębiorców, o co zresztą tylko Zrzeszeniu chodziło.

Pozatem odezwa jest mętna i blada, wysuwając jedynie na wstępie **zastrzeżenie „apolityczności".** Jest to, jak wiadomo, **ulubiony konik Chadeków.** Ciekawe jednak, że w końcu odezwy zapowiadają oni wielkim głosem obronę szoferów **„wobec ciał ustawodawczych".** Należy zapytać zatem, czy prowodyrzy zrzeszenia mają zamiar kandydować na posłów, aby w ten sposób ukoronować swe „szczytne" ambicje rozłamowe, czy też powierzać będą swoje sprawy jakiemuś **klubowi politycznemu?** A jeżeli tak, to jakiemu?!

I co tu mydlić oczy swoją apolitycznością, kiedy i tak nikt w te banaluki oddawna nie wierzy!

Odezwa wydana została podobno w nakładzie pięciu tysięcy egzemplarzy, co świadczy, że zrzeszenie cieszy się poparciem finansowym u „możnych świata tego". Nic dziwnego! Sferom tym opłaci się dobrze popierać tego rodzaju „zawodową" organizację.

Śmiech wywołują również wybujałe liczby, któremi operuje zrzeszenie, przechwalając się ilostanem swych członków. Raz twierdzi, że członków tych ma 3.600 innym razem, że 1.600, kiedyindziej słyszy się o 3.000, a ostatnio znów w odezwie czytamy o 2.500. Dowodzi to najlepiej, że wszystkie te liczby są **zmyślane,** a ci którzy niemi żonglują zapominają o tem dziś, co podawali wczoraj.

Z tem „zrzeszeniem" też jest coś niewyraźnie, bowiem naprzykład Bydgoski związek występuje w odezwie

pod starą nazwą, co najlepiej dowodzi, że ów szumny tytuł Zrzeszenie — jest tylko pozorem, służącym dla ogłupiania mas szoferskich.

Czy może być zresztą inaczej w związku, w którym rej wodzą **przedsiębiorcy**, jak się to dzieje naprzykład w **Lesznie**, gdzie prawdziwi zawodowi szoferzy nie są dopuszczani do głosu i gdzie dlatego Zrzeszenie cieszy się wielkiem powodzeniem, bo przedsiębiorcy za żadną cenę nie chcą dopuścić, aby szoferzy przystąpili do prawdziwego związku szoferskiego.

Jak zwykle chadecy mają pełną gębę „patrjotyzmu" i zapowiadają „obronę granic Państwa". Jednem słowem ‚jadą na całego", aż się kurzy za niemi... od tej blagi.

To też wszyscy szoferzy Ziem Zachodnich serdecznie ubawili się tą odezwą.

Oddział Gniezno

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW.

Dnia 14 czerwca 1930 r., o godz. 21-ej w lokalu p. Bogackiego odbyło się zebranie informacyjne tutejszej filji. W obecności 20 członków zagaił zebranie prezes kol. **Gawroński**. Odczytano protokół z ostatniego zebrania, który bez zmian został przyjęty. Następnie kol. **Gawroński** referował sprawę projektu nowego rozporządzenia w sprawie czasu pracy kierowców zawodowych, które ma wprowadzić w życie Ministerstwo Pracy.

Jednogłośnie uchwalono przeciwko temu projektowi protest, który wysłano do Ministerstwa Pracy. W wolnych głosach wypowiadali się kol. kol. **Bogucki, Gawroński** i **Staszewski**, debatując nad tem, jakby można zmienić powyższe rozporządzenie. O godz. 22.30 zamknął kol. prezes zebranie hasłem: Cześć wspólnej pracy.

Oddział Łódź

KONFERENCJA OKRĘGU ŁÓDZKIEGO.

Konferencja ta odbędzie się w **niedzielę** dnia 17 sierpnia o godz. 11 rano w lokalu oddziału Łódzkiego, ul. Suwalska Nr. 7. Zarząd Główny wzywa wszystkie już istniejące organizacje jak i luźne grupy w miastach tego okręgu, do wysłania swych delegatów na powyższą konferencję.

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW ODDZIAŁU.

Równocześnie odbędzie się także dnia 17 o godz. 10 rano przy ul. Suwalskiej 7 walne zebranie członków Oddziału Łódzkiego.

Przemawiać będą delegaci z **Warszawy, Piotrkowa, Wielunia, Koła, Tomaszowa, Konina, Częstochowy** i **Kalisza**.

Zarząd Oddziału wzywa wszystkich Kolegów do licznego stawienia się.

POLICJA LEKCEWAŻY SPRAWĘ BEZPIECZEŃSTWA.

W swoim czasie, zgodnie z zarządzeniem Wojewody wyznaczono między innemi postój dla dorożek samochodowych na ul. **Trauguta przy rogu ul. Piotrkowskiej**. Po upływie jednak pewnego czasu władze policyjne, niewiadomo na jakiej zasadzie zniosły wyżej wspomniany postój przenosząc go na ul. **Moniuszki**.

Ulica Moniuszki, jako przeznaczona na postój — pozostawia wiele do życzenia. W szczególności z braku posterunku policyjnego wyjazd na ulicę Piotrkowską połączony jest z ewentualnem zderzeniem tramwaju z taksówką. Drugim nie mniej ważnym niedomaganiem jest to, że na ul. Moniuszki mieści się Urząd rejestracji samochodów, których znaczna ilość przybywa codzień, zajmując miejsca przeznaczone na postój dla dorożek samochodowych.

Ponieważ zatem wyznaczenie postoju na ulicy Moniuszki zdecydowane zostało bez uwzględnienia powyższych okoliczności Zarząd Oddziału Łódzkiego wystąpił do Urzędu Wojewódzkiego o zajęcie odpowiedniego stanowiska w tej sprawie i przywrócenie postoju na ul. Trauguta ewentualnie o wyznaczenie posterunku policyjnego na Piotrkowskiej i rogu Moniuszki.

Mimo to, że wystąpienie Związku miało na celu **zapobiegnięcie ewentualnym wypadkom**, zostało odpowiednio uzasadnione, to pozostało jednak **bez odpowiedzi**, z powodów najmniej dla nas zrozumiałych. Niezrozumiałych tem więcej, że postój na ul. Traugutta objęty jest rozporządzeniem, zamieszczonem swego czasu w Dzienniku Urzędowym Województwa a zniesiony został z pominięciem właściwego w tych wypadkach postępowania. Najdosadniej potwierdzają to częste zarządzenia władz policyjnych w czasie pobytu kogokolwiek w Łodzi z przedstawicieli Ministerstwa. Podczas wizytacji Ministra Spr. Wewnętrznych i Ministra Sprawiedliwości oraz ostatnio Delegacji Komunikacyjnej z Warszawy, każdorazowo w przeddzień zapowiedzianej wizyty rozkazem policji przywracano postój na ul. Trauguta na czas pobytu gości, a po ich wyjeździe z powrotem wyznaczano postój na ul. Moniuszki.

A przecież w ruchu kołowym przyjęta została zasada, iż zasadniczo największą uwagę należy zwracać na te skrzyżowania ulic, na których znajduje się rozgałęziona sieć tramwajowa. Tymczasem tak ważny odcinek ruchu jakim jest zbieg ulic Moniuszki i Piotrkowskiej bagatelizowany jest przez władze policyjne, które znosząc postój z ul. Trauguta nie pomyślały o bezpieczeństwie ruchu ulicznego, czego dowodzi brak na odcinku Moniuszki i Piotrkowskiej funkcjonarjusza policji regulującego ruch celem zapobiegnięcia nieszczęśliwym wypadkom.

A później winę za te wypadki — zwala się na szoferów!!!

Wobec niezałatwienia powyższej sprawy przez Urząd Wojewódzki, Zarząd Oddziału wystąpił do Ministerstwa o zaspokojenie słusznego postulatu szoferów.

Oddział Konin

ORGANIZACYJNE ZEBRANIE.

Z inicjatywy automobilistów miasta Konina powstał Komitet organizacyjny mający za zadanie utworzenie **Związku Zawodowego Automobilistów Oddział w Koninie** z siedzibą przy ul. Rynek 5. W skład Komitetu weszli kol. kol. **Lewandowski** Bronisław, **Borowski** Stanisław, **Ulatowski** Zygmunt, **Brawata Kwiryn**.

Zebranie organizacyjne zostało zwołane na dzień 6 lipca b. r., o godz. 9 min. 30 w sali Polonja. Na zebranie przybyło 42 automobilistów.

Na przewodniczącego zebrania wybrano jednogłośnie kol. Stanisława **Szpikowskiego**, który przewodni-

ctwo przyjął i podziękował za zaufanie, prosząc jednocześnie do prezydjum cały Komitet organizacyjny. Wynikiem zebrania jest zawiązanie się Związku Zawodowego Automobilistów Oddział w Koninie do **Zarządu którego zostali powołani** kol. kol.: Stanisław **Szpikowski** — prezes, **Lewandowski** Bronisław — wice-prezes, **Brawata** Kwiryn — skarbnik, **Helt** Antoni — zastępca skarb., **Szkudlarek** Władysław — sekretarz, **Jarominiak** Roman — zast. sekr.

Do Komisji Rewizyjnej powołani kol. kol.: **Ulatowski** Zygmunt, **Poświatowski** Bolesław (cukrownia Gosławice), **Lewandowski** Stanisław (Ślesin), **Targański** Franciszek (Kalisz), **Janc** Leopold.

Do Sądu Koleżeńskiego weszli kol. kol.: **Borowski** Stanisław, **Koprowski** Czesław, **Kujawiński** Aleksander, **Kużawiński** Stanisław, **Chojnacki** Mieczysław, **Krysiak** Jan, **Rękowski** Franciszek (wszyscy z Konina).

Wszyscy koledzy na przyjęcie powierzonych stanowisk zgodzili się.

Ze swej strony **Redakcja** życzy jaknajpomyślniejszego rozwoju nowej placówce, pozostając równocześnie w nadziei, że Koledzy z Konina będą popierać swoje pismo związkowe oraz będą informować go o swem życiu zawodowem i zasilać korespondencjami, opisującemi wydarzenia, które mogą być interesujące dla ogółu Kolegów.

Oddział Nowogródek

ZAWIĄZANIE SIĘ ODDZIAŁU Z. Z. A.

Nowy Oddział Związku Zawodowego Automobilistów powstał również w Nowogródku. Pierwsze organizacyjne zebranie odbyło się dnia 5 lipca. Przybyło 24 kierowców, którzy postanowili założyć Oddział. Wybrany został Zarząd w następującym składzie kol. kol.: **Bartnicki** Jan (ul. Sienieżycka Nr. 33) — przewodniczący, Józef **Zacharczuk** (ul. Sienieżycka 35) — sekretarz i Szymon **Stoma** (majątek Bracianka, gm. Horodeczno)— skarbnik.

Wysokość składki ustalona została na 4 złote.

Redakcja życzy szybkiego i pomyślnego rozwoju nowemu Oddziałowi, który ma przed sobą wdzięczne pole do działania, bowiem automobilizm zaczyna rozwijać się na kresach w bardzo szybkim tempie i brak organizacyj szoferskich na miejscu daje się dotkliwie odczuwać.

NAJLEPSZĄ AGITACJĄ — JEST REGULARNE UMIESZCZANIE W „AUTOMOBILIŚCIE ZAWODOWYM" — WIADOMOŚCI Z ODDZIAŁÓW.

ZARZĄDY ODDZIAŁÓW POWINNY O TEM PAMIĘTAĆ.

O czem pisze prasa?

Przeciwko domorosłym rekordzistom

Głośnym echem w całym kraju odbiła się śmierć znakomitego poety Juljana *Ejsmonda*, który zginął w tragicznej katastrofie samochodowej pod Morskiem Okiem za Zakopanem.

Opinja zwróciła się przeciwko sprawcy katastrofy prof. Domaniewskiemu, który podobno prowadził auto w stanie nietrzeźwym, lekceważąc wszystkie prośby współtowarzyszy, aby jechał wolniej po zdradliwej wąskiej szosie górskiej, pełnej nieoczekiwanych trudnych serpentyn. Jak podaje *„Rzeczpospolita"* prof. Domaniewskiemu

> śniły się, poprzez opary alkoholu laury „rekordzisty" na kamienistej, nierównej, wąskiej drodze. Ruszył pełnym gazem. Na zakrętach nie zwalniał. Śmiał się, gdy auto „zarzucało". Pędził na spotkanie nieszczęścia. Znalazł je...

To też w zakończeniu „Rzeczpospolita" domaga się oddania pod sąd prof. Domaniewskiego, jako winnego nieostrożnej, lekkomyślnej jazdy, która spowodowała wypadek. Istotnie, w krótkim czasie po katastrofie, prof. Domaniewski został pociągnięty do odpowiedzialności przez prokuraturę w Nowym Sączu.

Głosów takich pojawiło się w prasie więcej i nie można odmówić im w dużym stopniu słuszności. Wprawdzie my, jako automobiliści zawodowi, lepiej niż kto inny zdajemy sobie sprawę jak skomplikowane bywają przyczyny wypadków i że często, mimo najlepszej woli ze strony kierowcy — tego wypadku niesposób uniknąć. Z drugiej jednak strony, ponieważ właśnie tych wypadków jest wiele, co pociąga za sobą niejako *zbiorową odpowiedzialność* kierowców — pod postacią szykan, represji, kar i niechęci całego społeczeństwa — należy zastanowić się, czy niektórych — nie dałoby się uniknąć. I tu dostrzeżemy istotnie pewną niewspółmierność.

Szoferzy zawodowi niewątpliwie mają często wypadki, ale normalnie nie są one uwarunkowane ani lekkomyślnością ani jakąś brawurą — lecz przedewszystkiem *warunkami ich zawodu.* Szofer nieraz spowoduje wypadek z powodu przemęczenia bo *musi* jeździć często bez należytego wypoczynku. Szofer często się spieszy, bo wymagają tego pasażerowie, rozkład jazdy, zarządzenia jakiejś Dyrekcji i t. d. Natomiast kierowca - amator jest w innem zupełnie położeniu, jako człowiek niezależny, korzystający z jazdy samochodowej *dla przyjemności.* Nikt go do pośpiechu nie zmusza! Może więc jeździć ostrożnie! A niestety trzeba stwierdzić, że w ostatnich czasach wypadki spowodowane przez lekkomyślność amatorów - kierowców są bardzo częste.

A jakże jest *z odpowiedzialnością!* Tu znów, niestety, trzeba stwierdzić, że odpowiedzialność ta całym ciężarem *kładzie się na automobilistów zawodowych.* Bo opinja publiczna nie rozróżnia *kto i dlaczego* spowodował wypadek, lecz wielkim głosem woła: *więcej kar na szoferów!* A wiadomo przecież komu te kary są wymierzane! Automobilista nie zawodowy ma szykowne auto, sam jest często wysokim urzędnikiem i policjant, dla pewności, obchodzi go zdaleka. A jeżeli i zabierze amatorowi prawo jazdy, to z pewnością znajdzie on ciotkę, wujaszka lub znajomego, który mu się o to prawo jazdy z powrotem wystara.

Dla kierowcy zaś zawodowego — niema apelacji. Nie tylko pozbawi się go prawa jazdy, a co za tem — środków do życia — ale i pędzić będzie jeszcze

po ulicy wraz ze złoczyńcami i prostytutkami, jak to o tem piszemy na innem miejscu w niniejszym numerze.

Nie negujemy zatem, o czem również piszemy na innem miejscu, potrzeby rozwijania w niektórych wypadkach znacznej szybkości, a nawet ustanawiania rekordów (na odpowiedniej trasie i przy treningu przedewszystkiem), jak również jaknajsilniej stoimy na stanowisku, że o ile kierowca, czy to zawodowy czy też amator, zostanie pociągnięty przed sąd, to sprawa powinna być zbadana bezstronnie i z *fachową znajomością rzeczy.* I tak powinno być w sprawie prof. Domaniewskiego. Ale trzeba przyznać rację, że w imię dobra *ogółu automobilistów w Polsce* — lekkomyślność amatorów-kierowców — powinna być powściągnięta.

Zjazd właścicieli taksówek

W czasie trwania Międzynarodowej Wystawy komunikacyjno - turystycznej w Poznaniu — odbył się dnia 20 ub. m. ogólnopolski zjazd właścicieli taksówek. Na zjazd ten zarząd Związku właścicieli taksówek — mający siedzibę w Warszawie przygotował szereg wniosków, dotyczących między innemi zniesienia podatku obrotowego i świadectw przemysłowych dla eksploatujących jedną dorożkę samochodową, a to na podstawie ustawy z dn. 15 lipca 1925 r. o podatku obrotowym, zaniechania wprowadzenia podatku przewidzianego w projekcie ustawy o podatku drogowym, przesłanym przez radę ministrów do Sejmu, uregulowania stosunku do szoferów i t. d.

Po trzech dniach obrad zjazd zakończył się, nie podejmując jednak uchwał w najważniejszych sprawach, ze względu na panujące różnice zdań. Wobec tego postanowiono zwołać nowy zjazd do Warszawy na dzień 30 sierpnia, a do tego czasu przygotować wyczerpujące materjały, które pozwolą rozwiązać sporne zagadnienia.

Szczególnie chodzi tu podobno o sprawę warunków pracy, uposażenia kierowców oraz wyglądu zewnętrznego taksówek.

Z okazji Zjazdu prasa codzienna poruszyła sprawę położenia szoferów, podkreślając, że nie posiadają oni dotychczas ani zagwarantowanego minimum płacy, ani urlopów, ani określonego odpoczynku, ani wreszcie nie są ubezpieczeni.

Płace są procentowe i zależą wyłącznie od targu dziennego, który waha się w różnych granicach. Prasa podała również, że właściciele przedsiębiorstw samochodowych pragną wprowadzić stałe uposażenia dla szoferów, płatne z dołu, co dwa tygodnie.

Wszystkie te wiadomości, co do zajęcia się właścicieli taksówek sprawą uregulowania warunków pracy szoferów — musimy traktować z dużą dozą niewiary. Jak dotąd bowiem liczne wysiłki ze strony poszczególnych oddziałów naszego Związku — uregulowania tych spraw w drodze umów zbiorowych — natrafiały zawsze na nieprzezwyciężony opór ze strony przedsiębiorców.

Dlatego też obecnie, nie uprzedzając następnych faktów, dla szoferów musi być jasną jedna kwestja. **Organizuje się wobec nich jednolity front właścicieli taksówek.** Jak będą rozumieli właściciele „uregulowanie" płacy, warunków pracy, urlopów i t. d. — to się dopiero okaże! Sądzimy jednak, że niema tak naiwnych szoferów, aby sądzili, że.... manna spadnie im z nieba, po zjeździe właścicieli taksówek.

Czas się nad tem zastanowić i pomyśleć o należytym wzmocnieniu własnej organizacji!!

? Czy Kolega już wpłacił składkę do Oddziału ?

ZAGUBIONA TECZKA

W końcu czerwca w Warszawie pozostawiono w taksówce teczkę skórzaną z dwiema pieczątkami. Zwrócić do Związku Zaw. Automob., Długa 19, za nagrodą 60 zł. dla p. Walerjana Janowskiego.